

von Rechtsanwalt Nicolai Amereller

Achtung! Änderungen im Batterieggesetz bringen neue Verkehrsverbote und Anpassung bei der Pfanderstattung mit sich

Heute treten einige Änderungen des Batterieggesetzes (BattG) in Kraft. Diese bringen in Bezug auf Knopfzellenbatterien und Gerätebatterien für schnurlose Elektrowerkzeuge jeweils ein erweitertes Verkehrsverbot mit sich. Die Regelungen des BattG tangieren dabei nicht nur die Hersteller und Inverkehrbringer, sondern auch den Onlinehändler als Vertreiber von Batterien. Lesen Sie mehr in unserem folgenden Beitrag.

Erstes Gesetz zur Änderung des Batterieggesetzes und des Kreislaufwirtschaftsgesetzes

Der Entwurf dieses Gesetzes wurde seitens der Bundesregierung am 12.08.2015 am eingebracht und hat es im Wege einer gesetzgeberischen Blitzkarriere bereits am 26.11.2015 in das Bundesgesetzblatt geschafft. Daher treten die Änderungen, welches dieses Gesetz für das BattG vorsieht bereits am 27.11.2015 in Kraft.

Wir möchten Ihnen die wichtigsten Änderungen vorstellen.

Rückwirkendes Verkehrsverbot für Knopfzellenbatterien mit mehr als 0,0005 Gewichtsprozent Quecksilber!

Das BattG in seiner bisherigen Fassung sah in seinem § 3 Abs. 1 S. 1 bereits ein Verbot dahingehend vor, Batterien, die mehr als 0,0005 Gewichtsprozent Quecksilber enthalten, in den Verkehr zu bringen. Von diesem Verbot gab es jedoch eine in § 3 Abs. 1 S. 2 BattG a.F. geregelte Ausnahme:

"Von dem Verbot ausgenommen sind Knopfzellen und aus Knopfzellen aufgebaute Batteriesätze mit einem Quecksilbergehalt von höchstens 2 Gewichtsprozent."

Durch die Änderungen das BattG fällt diese Ausnahme des § 3 Abs. 1 S. 2 BattG a.F. nun weg. Mit

anderen Worten: Auch Knopfzellenbatterien sowie Batteriesätze, die aus Knopfzellen bestehen und die mehr als 0,0005 Gewichtsprozent Quecksilber enthalten unterliegen nun dem gesetzlichen Verkehrsverbot (auch wenn die Hürde von 2 Gewichtsprozent Quecksilber nicht gerissen wird).

Hier gilt es aufzupassen, ansonsten drohen Bußgelder und Abmahnungen.

Bedenkliche Rückwirkung

Nicht nur, dass diese erweiterte Verkehrsverbot für Knopfzellenbatterien durch den rasanten Gesetzgebungsprozess für viele überraschend kommen dürfte. Im neuen Gesetz ist sogar noch eine Rückwirkung vorgehen, so dass ein Inverkehrbringen solcher Knopfzellen damit nicht erst seit heute, sondern sogar schon rückwirkend seit dem 01.10.2015 gegen das Gesetz verstößt.

So findet sich in Satz 2 des die Übergangsvorschriften regelnden § 23 Abs. 1 BattG n.F nun die folgende Regelung:

"§ 3 Absatz 1 Satz 1 gilt nicht für Knopfzellen und aus Knopfzellen aufgebaute Batteriesätze mit einem Quecksilbergehalt von höchstens 2 Gewichtsprozent, die vor dem 1. Oktober 2015 erstmalig in Verkehr gebracht worden sind."

Hier wurde ganz offensichtlich wieder einmal nicht mitgedacht. Schließlich galt das BattG mit dem Ausnahmetatbestand des § 3 Abs. 1 S. 2 BattG a.F. für Knopfzellen bis zum 26.11.2015 unverändert weiter.

Mit Wirkung zum 27.11.2015 tritt nun eine Änderung in Kraft, welche diesen Ausnahmetatbestand kappt. Aber eben nicht nur "ex nunc" mit Wirkung ab dem 27.11.2015, sondern auch rückwirkend für den Zeitraum vom 01.10.2015 bis 26.11.2015 (weil die "Übergangsregelung" des § 23 Abs. 1 S. 2 BattG n.F ein erstmaliges Inverkehrbringen vor dem 01.10.2015 zur Voraussetzung hat).

Da ein Verstoß gegen die Verkehrsverbote bußgeldbewehrt ist, diese Regelungen damit auch pönalen Charakter haben, erscheint eine derartige Rückwirkung sehr bedenklich.

In der Praxis stellt sich die Frage, welchen "Status" nun Knopfzellenbatterien haben, die mehr als 0,0005, jedoch weniger als 2 Gewichtsprozent Quecksilber enthalten, und vom 01.10.2015 bis zum 26.11.2015 erstmals in der BRD den Verkehr gebracht wurden. Bis zum heutigen Tag waren diese ja "geduldet", durch die Neufassung des BattG werden diese plötzlich "illegal" und zwar rückwirkend, obwohl längst am Markt bereitgestellt und vermutlich bereits in der Wirtschaftskette verteilt.

Letztlich hilft hier dann nur noch ein Rückruf.

Erweitertes Verkehrsverbot für Gerätebatterien mit mehr als 0,002 Gewichtsprozent Cadmium

Auch bisher galt nach § 3 Abs. 2 S. 1 BattG a.F. bereits ein Verbot des Inverkehrbringens von Gerätebatterien, die mehr als 0,002 Gewichtsprozent Cadmium enthalten. Von diesem Verkehrsverbot ausgenommen waren bisher solche Gerätebatterien, die für Not- oder Alarmsysteme einschließlich Notbeleuchtung, medizinische Ausrüstung oder schnurlose Elektrowerkzeuge bestimmt sind, § 3 Abs. 2 S. 2 BattG a.F.

Durch die Änderungen des BattG wird auch § 3 Abs. 2 S. 2 BattG a.F. modifiziert, und zwar dahingehend, dass die Ausnahme vom Verkehrsverbot hinsichtlich Gerätebatterien, die für schnurlose Elektrowerkzeuge bestimmt sind, nur noch befristet bis zum 31.12.2016 gilt. Ab dem 01.01.2017 erstmalig in den Verkehr gebrachte, für schnurlose Elektrowerkzeuge bestimmte Gerätebatterien müssen damit dann ebenfalls zwingend den Grenzwert von 0,002 Gewichtsprozent Cadmium einhalten, vgl. auch § 23 Abs. 1 S. 3 BattG n.F.

Damit wurde auch das Verkehrsverbot des § 3 Abs. 2 BattG verschärft.

Änderung bei der Abwicklung der Pfandpflicht für Fahrzeugbatterien

Vertreiber, die Fahrzeugbatterien an Endnutzer abgeben, sind gemäß § 10 Abs. 1 BattG verpflichtet, je Fahrzeugbatterie ein Pfand in Höhe von 7,50 Euro einschließlich Umsatzsteuer zu erheben, wenn der Endnutzer zum Zeitpunkt des Kaufs einer neuen Fahrzeugbatterie keine Fahrzeug-Altatterie zurückgibt.

Diese altbekannte Verpflichtung bleibt dem Grunde nach auch durch die Änderungen des BattG bestehen.

Neu geregelt ist seit heute jedoch die Rückzahlung des erhobenen Pfandes. Nach bisheriger Rechtslage konnten Vertreiber Pfandmarken oder Pfandgutscheine an den Kunden ausgeben und die Pfandrückzahlung von der Rückgabe der Pfandmarke bzw. des Pfandgutscheins abhängig machen.

Das geänderte BattG sieht jedoch in seinem § 10 Abs. 1 S. 5 vor, dass ein Vertreiber, der Fahrzeugbatterien unter Verwendung von Fernkommunikationsmitteln anbietet, abweichend von § 10 Abs. 1 S. 2 BattG n.F. zur Erstattung des Pfandes auch bei Vorlage eines schriftlichen oder elektronischen Rückgabennachweises nach § 10 Abs. 1 S. 4 BattG n.F., der zum Zeitpunkt der Vorlage nicht älter als zwei Wochen ist, verpflichtet ist. Hierdurch soll verhindert werden, dass Endnutzer Fahrzeugbatterien per Post an den Onlinehändler zurückschicken, da dies regelmäßig mit Umweltgefahren verbunden ist.

Die Vorschrift des § 10 Abs. 1 S. 4 BattG n.F sieht für den Fall vor, dass die Fahrzeug-Altatterie nicht dem Pfand erhebenden Vertreiber zurückgegeben wird, derjenige Erfassungsberechtigte nach § 11 Abs. 3 BattG, der die Fahrzeug-Altatterie zurücknimmt, verpflichtet ist, auf Verlangen des Endnutzers die Rücknahme ohne Pfanderstattung schriftlich oder elektronisch zu bestätigen.

Damit ist es für einen Vertreiber, der Fahrzeugbatterien unter Verwendung von Fernkommunikationsmitteln anbietet, also etwa einen Onlinehändler, seit heute nicht mehr zulässig, die Erstattung des erhobenen Pfandes von der Rückgabe einer Pfandmarke oder eines Pfandgutscheins abhängig zu machen. Der Endnutzer hat vielmehr bereits dann Anspruch auf Erstattung des Pfandes gegenüber dem Onlinehändler bei Vorlage eines schriftlichen oder elektronischen Rückgabennachweises nach § 10 Abs. 1 S. 4 BattG n.F., sofern dieser im Zeitpunkt der Vorlage nicht älter als zwei Wochen ist.

Fazit

Hersteller und Vertreiber von Batterien sollten sich schnellstens mit den Neuregelungen vertraut machen. Andernfalls drohen hohe Bußgelder und Abmahnungen durch Mitbewerber.

Wir beraten gerne zu allen Fragen des BattG - sprechen Sie uns an!

Autor:

RA Nicolai Amereller

Rechtsanwalt